

1. Allgemeine Hinweise zur Dämpfkraftverstellung

Die Dämpfkraftverstellung wird in 3 verschiedenen Ausführungen unterteilt:

- **Ausführung 1 Zugstufenverstellung:** Verstellung am Kolbenstangenende, loses Einstellrad, **Abb. 1.**
- **Ausführung 2 Zugstufenverstellung:** Verstellung unterhalb des Stützlagers, **Abb. 2.**
- **Ausführung 3 Druckstufenverstellung:** Verstellung am Boden des Stoßdämpfers, **Abb. 3.**

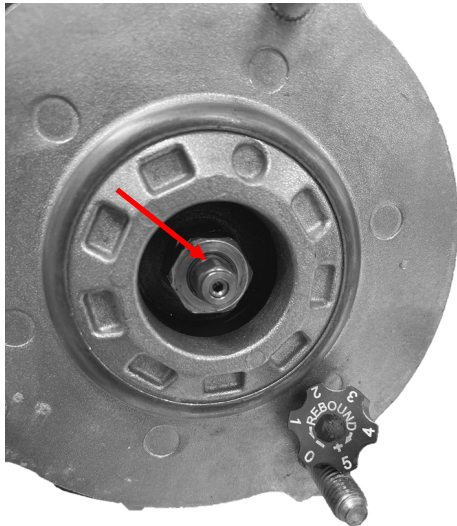


Abb. 1: Ausführung 1
(Abbildung ähnlich)



Abb. 2: Ausführung 2
(Abbildung ähnlich)



Abb. 3: Ausführung 3
(Abbildung ähnlich)

Verstellbereich:

- Der **Einstellbereich** beträgt **0 - 18 Klicks Zugstufe**, **0 - 12 Klicks Druckstufe**
- Komplette geschlossener Zustand „**0 Klicks**“ = **härteste Stufe**
- Komplette geöffneter Zustand „**18 / 12 Klicks**“ = **weichste Stufe**
- Pro Umdrehung ist die Verstellung in **6 Klicks** unterteilt.
- Die Dämpfer sind auf eine bestimmte Dämpfkraft voreingestellt, siehe Tabelle. Diese Einstellung empfehlen wir als Grundeinstellung.

Achtung:

- Es darf nicht über den Einstellbereich hinaus gedreht werden! Ein Verlassen des Einstellbereiches kann zu einem DEFEKT der Verstellung führen!
- An beiden Seiten einer Achse ist die gleiche Einstellung zu wählen.
- Niemals darf eine Achse ganz hart eingestellt werden und die andere ganz weich.

2. Einstellanleitung zur Dämpfkraftverstellung

Vorgehen Version 1, Zugstufenverstellung: Verstelleinheit am Kolbenstangenende, loses Einstellrad

- Zum Verstellen der Zugstufe wird das Einstellrad in den Innensechskant am Kolbenstangenende gesteckt.
- Die Verstellung wird ausgehend vom Komplet geschlossenem Zustand „0 Klicks“ = **härteste Stufe** vorgenommen.
- Durch Drehen des Einstellrades im **Uhrzeigersinn** / in „+“ **Richtung** wird die Einstellung **härter**.
- Durch Drehen in **entgegengesetzter Drehrichtung** / in „-“ **Richtung** wird die Einstellung **weicher**.

Vorgehen Version 2, Zugstufenverstellung: Verstelleinheit unterhalb des Stützlagers, im Radhaus.

- Die Verstellung der Zugstufe erfolgt durch ein Einstellrad, welches sich unterhalb des Stützlagers im Radhaus befindet.
- Die Verstellung wird ausgehend vom Komplet geschlossenem Zustand „0 Klicks“ = **härteste Stufe** vorgenommen.
- Durch Drehen des Einstellrades im **Uhrzeigersinn** / in „+“ **Richtung** wird die Einstellung **härter**.
- Durch Drehen in **entgegen gesetzter Drehrichtung** / in „-“ **Richtung** wird die Einstellung **weicher**.

Vorgehen Version 3, Druckstufenverstellung: Verstelleinheit am Boden des Dämpfers

- Die Verstellung der Druckstufe erfolgt durch ein Einstellrad, welches sich am Boden des Dämpfers befindet.
- Die Verstellung wird ausgehend vom Komplet geschlossenem Zustand „0 Klicks“ = **härteste Stufe** vorgenommen.
- Durch drehen des Einstellrades im in „+“ **Richtung** wird die Einstellung **härter**.
- Durch drehen des Einstellrades in „-“ **Richtung** wird die Einstellung **weicher**.

Tabelle Dämpfungseinstellung - Empfehlung

Fahrzeug / Artikel-Nr.	Klick VA		Klick HA	
	Zugstufe	Druckstufe	Zugstufe	Druckstufe
Tesla Model 3 / 47659-1V	8 Klicks offen	7 Klicks offen	9 Klicks offen	5 Klicks offen

1. General notes on damping force adjustment

The damping force adjustment is divided into 3 versions:

- **Version 1 rebound adjuster:** Adjustment at piston rod end, loose adjustment wheel, **Fig. 1.**
- **Version 2 rebound adjuster:** Adjustment below the support bearing, **Fig. 2.**
- **Version 3 bump adjuster:** Adjustment at the bottom of the shock absorber, **Fig. 3.**

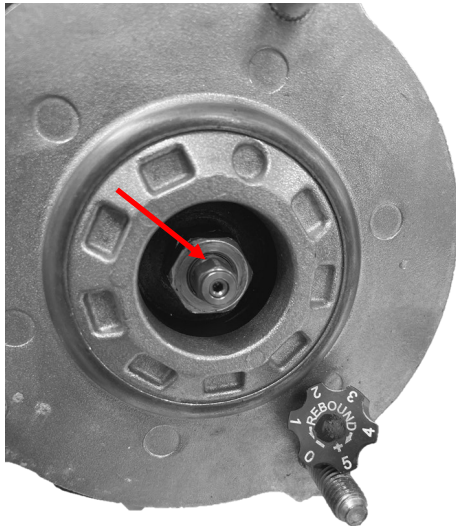


Fig. 1: Version 1
(Picture may vary)



Fig. 2: Version 2
(Picture may vary)



Fig. 3: Version 3
(Picture may vary)

Adjustment range:

- The setting range is **0 - 18 clicks rebound, 0 - 12 clicks bump**
- Completely closed state „0 clicks“ = **hardest stage**
- Completely open state „18 / 12 clicks“ = **softest stage**
- One rotation of the adjuster corresponds to six clicks.
- The dampers are preset to a specific damping force depending on the application, see table. We recommend this setting as the basic setting.

Attention:

- Choose same setting on both sides of an axle.
- You should never set up one axle completely differing from the other one.
- Make sure that you turn the adjustment knob only by using moderate force.
(Otherwise damages in the adjustment mechanism can occur.)

2. Adjustment instruction for damping force adjustment

Procedure version 1, rebound adjuster: Adjustment unit at piston rod end, loose adjustment wheel.

- To adjust the rebound, the adjusting wheel is inserted into the hexagon socket at the end of the piston rod, **Fig. 1**.
- The adjustment is made starting from the completely closed state „0 clicks“ = hardest stage
- Turning the adjustment wheel clockwise / in the „+“ direction makes the setting harder.
- Turning in the opposite direction of rotation / in the „-“ direction softens the setting.

Procedure version 2, rebound adjuster: Adjustment unit below the support bearing, in the wheel housing.

- The rebound damping is adjusted by means of an adjusting wheel located below the support bearing in the wheel housing, **Fig. 2**.
- The adjustment is made starting from the completely closed state „0 clicks“ = hardest stage
- Turning the adjustment wheel clockwise / in the „+“ direction makes the setting harder
- Turning in the opposite direction of rotation / in the „-“ direction softens the setting,

Procedure version 3, bump adjuster: Adjustment unit at the bottom of the damper.

- The bump is adjusted by means of an adjusting wheel located on the bottom of the damper, **Fig. 3**.
- The adjustment is made starting from the completely closed state „0 clicks“ = hardest stage
- Turning the adjustment in the „+“ direction makes the setting harder
- Turning in the „-“ direction softens the setting

Damping force adjustment table - Recommendation

Vehicle / part no.	Clicks FA		Clicks RA	
	Rebound	Bump	Rebound	Bump
Tesla Model 3 / 47659-1V	8 clicks open	7 Clicks open	9 Clicks open	5 Clicks open